

et Tilbud om at ordne dette Forhold, som vil findes rimeligt og antageligt, og dette ikke accepteres af Selskabet eller rettere af den Fjerdedel af Aktionærer, som ved Statutforandringerne have faaet Ret til at kuldfaste et saadant Tilbud. Hvad angaar Selskabets Historie, som det ærede Medlem nævnte, skal jeg dog sige, at mig forekommer det, at det ogsaa der er gaaet meget findigt frem. Fra 1847 kom vi op til 1856, inden vi kom til Korsør, og der gif da atter en 7—8 Aar, inden vi kom til Helsingør, og igjen 7—8 Aar, inden vi naaede til Masnedssund. Først de to senere Gange er det gaaet lidt raskere. Man er kommen lidt raskere til Nordvestsjælland, og hvorfor? Fordi der var et privat Selskab, som var isærd med at gaa en anden Vej til Nordvestsjælland, og dette skulde forhindres. Derfor fik vi noget hurtigere den nordvestsjællandske Bane, men det var tilvisse en dyr Bane. Jeg skal ikke komme tilbage til disse Transaktioner; men jeg vil dog sige, at det utvivlsomt var en meget dyr Bane, og skjøndt der var Somme, der tabte ikke uvæsentlig ved denne Bane, er der dog ingen Tvivl om, at de Penge, der staa i den, forsaavidt Statskassens Rentegaranti angaar, ere dyre nok. Naar vi se hen til, at Hovedstaden staa der som et Centrum, som Anløbspunkt for de Linier, der er Tale om, kan jeg ikke skjønne, at det egentlig er nogen rask Udviklingshistorie. Evertimod, jeg er overbevist om, at hvis Staten havde været Anlægger, kunde eller burde den ikke være gaaet saa langsomt tilværts. Jeg tror derfor, at det ligeoverfor Aktionærerne er et særdeles smukt Tilbud, som Ministeren har gjort. Hvorvidt det fra Statskassens Side kan anses for at ville betale sig, hvilken Værdi man for Principets Skyld og for andre udenfor liggende Ting's Skyld vil sætte paa at faae dette afgjort 20 Aar før, end det ellers vilde ske, er Noget, der trænger til Overveielse; men jeg nærer ingen Tvivl om, at Aktionærerne kunne staa sig ved det, naar de se hen til den Stilling, de overhovedet ellers ville komme til at indtage i de 20 Aar. Jeg skal sige til, at en saadan Forretning kan og bør Staten ikke gjøre, uden at den ogsaa stiller sig saaledes i sit Tilbud til et privat Selskab, at der i Virkeligheden ingen Indvending for Ubillighed kan gjøres derimod, ligesom ogsaa de med en saadan Forretnings Overdragelse nødvendig forbundne Forhold maa foretages med fornøden Humanitet. Alt dette erkjender jeg; men jeg anser det for noget tvivlsomt, om det ikke kan ordnes for en noget mindre Sum end den, der her er budt, netop af Hensyn til de Krav, vi kunne være berettigede til at stille til et Selskab, som efter sin Historie har faaet sit Formaal en tidsvarende Udvikling af Kommunikationen paa Sjælland. Det er dette Maal, der ligger bag ved dette Selskabs Stiftelse og Virksomhed. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds (Wille)

advarede os — det var efter hans Slutningsbemærkning ikke hans Hensigt, men i Følge Indholdet af hans Tale var det en Advarsel — imod at gaa ind paa dette Princip, for det Første fordi han saa mente, at vi som Konsekvents deraf ogsaa maatte kjøbe alle andre private Baner. Denne Konsekvents kan jeg nu paa ingen Maade anerkjende. Jeg forstaaar særdeles godt, at den sidste Tale, der er saa om ligeoverfor det af ham indbragte Forslag om Randers-Grenaa- og Aarhus-Nyomgaard-Banen, kan sige: Ville I vove at forandre den reitlige Stilling for de sjællandske Jernbaner, maa I ogsaa tage det Forslag, jeg har indbragt; men jeg kan ikke se, at der er nogen logisk Mening deri, thi de Baner, der ligge privat udenfor det store sjællandske Banekomplex, ere af en saa underordnet Betydning for hele Landets Kommunikation i Forhold til de sjællandske Baner, at man paa ingen Maade kan komme til en saadan Slutning. Derfor siger jeg, at jeg kan godt forstaa, at man har villet have dette lille Jøl med Hoppen eller lagt dette lille Anhang paa dette Lovforslag — jeg tror dog ikke, det staaar paa Dagsordenen for idag, men det er indbragt samtidig med dette —, men jeg vil i alt Fald foreløbig være for mig, jeg anerkjender paa ingen Maade denne Konsekvents. Det har ingen Nød, om ogsaa de Baner, der ellers ere private, foreløbig skulle drive sig selv; lad den drive sig selv i 33 Aar, saaledes som Tilfældet har været med de sjællandske Jernbaner, saa ere de maaste at komme i Tale til den Tid. Det skulde glæde mig meget for alle disse private Baner, om de til den Tid vare ligesaa dyre som de sjællandske. Altsaa det, som det ærede Medlem har anført om Konsekvensen i denne Henseende, kan ikke affrække mig fra grundig at behandle denne Sag og stemme for den, naar jeg efter Overveielse er kommen til det Resultat, at Hovedpunkterne ere rigtige. Hvad dernæst angaar Dampfergen over Storebelt, der vil koste saa og saa Meget, da vil jeg spørge det ærede Medlem fra Kjøbenhavns 5te Valgkreds: Bliwer denne Foranstaltning mer eller mindre nødvendig, enten denne Lov kommer ud, eller ikke? Hvis Loven ikke kommer ud, vil da ikke Kravet paa denne Foranstaltning stille sig ligesaa skarpt, som hvis den udkommer? Bliwer der anden Forskjel, desom vi ikke faae det sjællandske Jernbaneselskab til at tage Del deri, end at Selskabet faar sin Del i Indtægten ved denne Foranstaltning, mens Staten kommer til at tabe Anlægget? Med Hensyn til Forholdene ved Masnedssund, da ere de jo kjendte af os Alle, derimod med Hensyn til Forholdene over Storebelt kan man maaste have nogen Tvivl. Det er anerkjendt af os Alle med Hensyn til Forholdet ved Masnedssund, at vi der bør træffe Foranstaltninger saa snart som muligt og i saadant Omfang, som vi kunne; men det maa altsaa alligevel med Nødvendighed gjøres, enten